

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Thomas HERRMANN
Title: BELT HEIGHT ADJUSTMENT
DEVICE
Appl. No.: Unassigned
Filing Date: 2/26/2004
Examiner: Unassigned
Art Unit: Unassigned

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
PO Box 1450
Alexandria, Virginia 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application filed in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of said original foreign application:

- GERMAN Patent Application No. 103 09 696.5 filed 2/26/2003.

Respectfully submitted,

Date: February 26, 2004

By Michael D. Kaminski

FOLEY & LARDNER
Customer Number: 22428
Telephone: (202) 672-5490
Facsimile: (202) 672-5399

Michael D. Kaminski
Attorney for Applicant
Registration No. 32,904



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 09 696.5

Anmeldetag: 26. Februar 2003

Anmelder/Inhaber: TAKATA-PETRI (Ulm) GmbH,
89081 Ulm/DE

Bezeichnung: Höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung

IPC: B 60 R 22/20

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 12. Februar 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Dzierzon

5

TAKATA-PETRI (Ulm) GmbH
Lise-Meitner-Str. 3

89081 Ulm

10

15 TAK 304

20

Höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung

25

Beschreibung

30

Die Erfindung bezieht sich auf eine höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt, insbesondere für ein Kraftfahrzeug, mit einem den Gurt umlenkenden Gurtumlenkelement. Derartige höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtungen werden auch als „Höhenversteller“ für einen Sicherheitsgurt bezeichnet und üblicherweise in

35 Schulterhöhe des durch den Sicherheitsgurt zu schützenden Fahrzeuginsassen an der Seitenkarosserie des Fahrzeugs befestigt.

40

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung für einen Sicherheitsgurt anzugeben, durch die die Sicherheit eines durch den Sicherheitsgurt zu schützenden Fahrzeuginsassen verbessert wird.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch eine höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung mit den Merkmalen gemäß Anspruch 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in Unteransprüchen angegeben.

Danach ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass das Umlenkelement mit einer Straffeinrichtung in Verbindung steht, mit der sich der Sicherheitsgurt straffen lässt.

- 5 Ein wesentlicher Vorteil der erfindungsgemäßen höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung ist darin zu sehen, dass sich aufgrund der Straffeinrichtung der Sicherheitsgurt vor und/oder während eines Unfalles straffen lässt, wodurch der Sicherheitsgurt straff an dem Fahrzeuginsassen angelegt bzw. dort positioniert wird; durch diese Vorstraffung wird gewährleistet, dass der Sicherheitsgurt seine schützende
10 Funktion voll entfalten kann.

- 15 Ein weiterer wesentlicher Vorteil der erfindungsgemäßen höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung besteht darin, dass die Straffeinrichtung relativ einfach aufgebaut und sehr leicht sein kann; denn sie wirkt lediglich auf das Umlenkelement des Sicherheitsgurtes, das relativ leicht ist und wenig „zu beschleunigende Masse“ aufweist. Die Straffeinrichtung kann damit deutlich kleiner und leichter dimensioniert werden, als dies beispielsweise erforderlich wäre, wenn die Straffeinrichtung an einem vergleichsweise schweren Gurtaufroller des Sicherheitsgurtes zum Zwecke der Gurtstraffung einwirken müsste.

20

- Im Rahmen einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, dass die Straffeinrichtung derart beschaffen ist, dass sie das Umlenkelement zum Straffen des Sicherheitsgurtes im Wesentlichen vertikal nach oben zieht oder drückt. Beispielsweise weisen Dreipunktsicherheitsgurte üblicherweise in Höhe des Schulter-/Brustbereiches
25 des Fahrzeuginsassen ein Umlenkelement auf, das zum Straffen des Sicherheitsgurtes herangezogen werden kann. Demgemäß wird vorgeschlagen, die Straffeinrichtung an einem solchen, in Schulterhöhe angeordneten Umlenkelement anzuordnen und dieses zum Zwecke des Straffens des Sicherheitsgurtes vertikal nach oben zu ziehen oder zu drücken.

30

- Besonders schnell und kräftig lässt sich der Sicherheitsgurt straffen, wenn die Straffeinrichtung eine Strafffeder aufweist, die zum Straffen des Sicherheitsgurtes auf das Umlenkelement einwirkt. Es wird daher als vorteilhaft angesehen, wenn die Straffeinrichtung eine solche Strafffeder aufweist. Die Straffgeschwindigkeit und die
35 Straffstärke können durch entsprechende Dimensionierung der Federkraft der Strafffeder vorgegeben werden. Mit einer Strafffeder lässt sich insbesondere eine schnellere und stärkere Straffung des Sicherheitsgurtes erreichen, als dies beispielsweise mit einem auf

den Sicherheitsgurt einwirkenden Motorantrieb möglich wäre; zumindest müsste der Motor sehr groß und kräftig dimensioniert sein, um eine vergleichbare Straffgeschwindigkeit und Straffstärke zu erreichen.

- 5 Bevorzugt handelt es sich bei der Strafffeder um eine Schraubenfeder, da sich mit einer Schraubenfeder einfach und kostengünstig die Straffung des Sicherheitsgurtes bewirken lässt.

- 10 Um einen reversiblen Betrieb der Straffeinrichtung zu erreichen, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die Straffeinrichtung einen Antriebsmotor aufweist, mit dem sich die Strafffeder unter eine vorgegebene Vorspannung setzen lässt. Durch das Vorsehen eines für die Strafffeder ausgelegten Antriebsmotors lässt sich gewährleisten, dass nach einem erstmaligen Auslösen der vorgespannten Strafffeder diese wieder in ihren ursprünglichen, gestrafften Zustand zurückversetzt werden kann. Im Gegensatz zu
- 15 einem beispielsweise pyrotechnischen Antrieb, der nur ein einziges Mal ausgelöst werden kann, lässt sich somit mit einer Strafffeder und zugeordnetem Antriebsmotor ein reversibler bzw. wiederholter Betrieb der Straffeinrichtung gewährleisten.

- 20 Bevorzugt handelt es sich bei dem Antriebsmotor um einen Elektromotor, da sich ein Elektromotor sehr einfach ansteuern lässt.

Das Vorspannen des Sicherheitsgurtes lässt sich konstruktiv sehr einfach erreichen, wenn das Umlenkelement in Verbindung mit einer Zahnstange steht, in die ein Antriebszahnrad des Antriebsmotors zum Vorspannen der Strafffeder eingreift.


- 25 Um zu erreichen, dass das Antriebszahnrad ausschließlich dann mit der Zahnstange in Verbindung steht, wenn die Strafffeder zu straffen ist, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn das Antriebszahnrad auf einer Antriebswelle befestigt ist, die entlang ihrer Antriebswellenachse verschieblich ist. Bei einer solchen Anordnung des
- 30 Antriebszahnrades auf einer verschiebbaren Antriebswelle lässt sich nämlich erreichen, dass sich nach dem Spannen der Strafffeder der Antriebsmotor von der Zahnstange und der Strafffeder trennen lässt, so dass ein Auslösen der Strafffeder möglich ist, ohne dass eine Rückwirkung auf den Antriebsmotor auftritt bzw. dieser mitgedreht wird.

- 35 Konstruktiv sollte der Elektromotor bevorzugt seitlich neben der Zahnstange derart angeordnet sein, dass durch ein seitliches Verschieben der Antriebswelle entlang der


Antriebswellenachse das Antriebszahnrad mit der Zahnstange in Eingriff und umgekehrt außer Eingriff gebracht werden kann.

Bei einer solchen seitlichen Anordnung des Elektromotors steht die Antriebswelle
5 bevorzugt im Wesentlichen senkrecht zur Längsachse der Zahnstange.

Um eine elektrische Ansteuerung des Straffvorgangs der Strafffeder zu ermöglichen, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn das seitliche Verschieben der Antriebswelle elektrisch ansteuerbar ist. Ein solches Verschieben der Antriebswelle lässt sich einfach
10 und damit vorteilhaft erreichen, wenn eine elektrische Verschiebeeinrichtung zum seitlichen Verschieben der Antriebswelle vorhanden ist.


Um zu erreichen, dass der Antriebsmotor möglichst klein dimensioniert sein kann und zum Straffen der Strafffeder möglichst wenig Strom zieht, wird es als vorteilhaft
15 angesehen, wenn zwischen der Antriebswelle und dem Antriebsmotor ein Getriebe angeordnet ist. Bevorzugt weist ein solches Getriebe eine Getriebeuntersetzung von mindestens 1:100 auf.

Um nach Abschluss des Straffvorganges und nach Trennen des Elektromotors von der
20 Strafffeder sicherzustellen, dass die Strafffeder in ihrem vorgespannten Zustand verbleibt, wird die Strafffeder bevorzugt in ihrem vorgespannten Zustand durch eine Arretierungseinrichtung innerhalb der Straffeinrichtung arretiert.


Vorzugsweise ist die Arretierungseinrichtung elektrisch ansteuerbar, um ein Auslösen
25 des Straffvorgangs auf elektrischem Wege zu erreichen. Insbesondere sollte die Arretierungseinrichtung daher elektrisch entriegelbar sein.

Anstelle einer Schraubenfeder bzw. einer mechanischen Feder kann die Strafffeder beispielsweise auch eine Druckluftfeder sein. Zum „Vorspannen“ einer solchen
30 Druckluftfeder ist dann bevorzugt eine Pumpeneinrichtung vorzusehen, mit der sich die Druckluftfeder zum Vorspannen unter Druck setzen lässt.

Anstelle einer Pumpeneinrichtung zum Befüllen der Druckluftfeder kann auch eine Druckluftpatrone als Druckluftspeicher vorgesehen sein, dessen gespeicherte Druckluft
35 zum Füllen der Druckluftfeder verwendet wird.

Zur Erläuterung der Figuren zeigt:

Figur 1 ein Ausführungsbeispiel für eine erfindungsgemäße höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung und

Figuren 2a bis 2d eine Detaildarstellung der höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung gemäß der Figur 1; dabei ist in den Figuren 2a bis 2d dargestellt, wie die höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung zum Straffen des Sicherheitsgurtes eingesetzt und nach einem solchen Straffvorgang wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt wird.

In der Figur 1 erkennt man einen Dreipunktsicherheitsgurt 1, der mit seinem einen Ende 11 mit einem Gurtaufroller 2 in Verbindung steht. Das andere Ende 12 des Sicherheitsgurtes 1 ist an einem Gurtendbeschlag 3 befestigt.

Der Sicherheitsgurt 1 verläuft von dem Gurtaufroller 2 über ein Umlenkelement 41, einen Umlenker 20, eine Umlenschnalle 5 und ein weiteres Umlenkelement 6 zu dem Gurtendbeschlag 3. Die Umlenschnalle 5 ist über eine Schlosszunge 51 lösbar in einem Gurtschloss 7 arretierbar.

Das Umlenkelement 41 und der Umlenker 20 sind Bestandteile einer höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung, die in der Figur 1 durch das Bezugszeichen 4 gekennzeichnet ist. Ein Doppelpfeil 8 deutet an, dass das Umlenkelement 41 der höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung 4 vertikal nach oben und unten bewegt werden kann. Somit kann durch eine Bewegung des Umlenkelements 41 der Sicherheitsgurt gestrafft werden. Die vertikale Auslenkung bzw. Bewegung des Umlenkelements 41 erfolgt dabei mittelbar oder unmittelbar mittels eines Elektromotors 47, dessen Funktionsweise im Detail im Zusammenhang mit den Figuren 2a bis 2d erläutert ist. Der Umlenker 20 ist manuell verstellbar und dient zur manuellen Höheneinstellung der Gurtumlenkeinrichtung 4.

Der Gurtaufroller 2, der Gurtendbeschlag 3, das weitere Umlenkelement 6 sowie die höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung 4 sind an der Seitenstruktur der Karosserie des Fahrzeugs angebracht; handelt es sich bei dem Sicherheitsgurt 1 um einen Dreipunktgurt eines im vorderen Fahrzeugbereich befindlichen Insassen, so können die höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung 4, der Gurtaufroller 2, der Gurtendbeschlag 3

sowie das weitere Umlenkelement 6 im Bereich der B-Säule 9 des Kraftfahrzeugs befestigt sein.

Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß der Figur 1 ist lediglich das obere Umlenkelement 41, das in Höhe des Schulter- bzw. Brustbereichs des Fahrzeuginsassen angeordnet ist, Bestandteil einer höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung 4. Stattdessen oder auch zusätzlich könnte auch das weitere (untere) Umlenkelement 6 mit einer entsprechenden höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung versehen sein, so dass durch ein vertikales Verschieben des weiteren (unteren) Umlenkelementes 6 der Beckenbereich 13 des Sicherheitsgurtes 1 gestrafft werden könnte.

In den Figuren 2a bis 2d ist die Funktionsweise der höhenverstellbaren Gurtumlenkeinrichtung 4 im Detail dargestellt.

In der Figur 2a erkennt man das Umlenkelement 41, dass über seitliche Führungselemente 410 an einem Träger 42 befestigt ist; die Befestigung des Umlenkelementes 41 an dem Träger 42 ist dabei dergestalt, dass das Umlenkelement 41 entlang der Pfeilrichtung 43 vertikal nach oben bzw. nach unten geführt werden kann.

Das Umlenkelement 41 ist mit einer Zahnstange 44 starr verbunden, die sich in den Träger 42 hineinerstreckt. An der Zahnstange 44 ist eine Strafffeder 45 angebracht, die in der Darstellung gemäß der Figur 2a zusammengedrückt und damit vorgespannt ist. Aufgrund dieser Vorspannung übt die Strafffeder 45 auf die Zahnstange 44 und das Umlenkelement 41 eine vertikal nach oben gerichtete Kraft aus.

In der Figur 2a erkennt man darüber hinaus eine Arretierungseinrichtung 46 mit einem Rastelement 460. Das Rastelement 460 weist eine Rastnase auf, die seitlich in das Sägezahnprofil der Zahnstange 44 eingreift. Aufgrund dieses „Eingreifens“ des Rastelements 460 sind die Zahnstange 44 und das Umlenkelement 41 in der in der Figur 2a dargestellten Position fixiert.

In der Figur 2b ist nun dargestellt, wie sich mit der Gurtumlenkeinrichtung 4 der Sicherheitsgurt 1 gemäß der Figur 1 spannen lässt. So deutet ein Pfeil 46a an, wie durch ein Verdrehen des Rastelementes 460 die Rastnase des Rastelementes 460 außer Eingriff mit der Zahnstange 44 gebracht wird. In dieser Position des Rastelements 460 kann die Federkraft der Strafffeder 45 unmittelbar auf die Zahnstange 44 und das

Umlenkelement 41 einwirken und das Umlenkelement 41 entlang der Pfeilrichtung 46b vertikal nach oben drücken.

Die Figur 2c zeigt die aufgrund der Strafffeder 45 bewirkte „Straffposition“, bei der das Umlenkelement 41 seine obere Maximalposition erreicht hat. In dieser Position ist der Sicherheitsgurt 1 gemäß der Figur 1 gestrafft, so dass der Sicherheitsgurt 1 insbesondere im Schulter-/Brustbereich fest am Fahrzeuginsassen anliegt.

Sollte es nach einem solchen Straffen des Sicherheitsgurtes 1 zu keinem Unfall bzw. zu keinem schweren Unfall gekommen sein, so wird das Umlenkelement 41 wieder in die „aktivierbare Position“ gemäß Figur 2a gebracht. Hierfür wird ein Elektromotor 47 benutzt. Der Elektromotor 47 weist ein Antriebszahnrad 470 auf, das in Eingriff mit der Zahnstange 44 gebracht werden kann. Hierzu wird die das Antriebszahnrad 470 und den Elektromotor 47 verbindende Antriebswelle 471 entlang ihrer Antriebswellenachse seitlich verschoben, bis das Antriebszahnrad 470 in Eingriff mit der Zahnstange 44 kommt. Das Verschieben der Antriebswelle 471 ist in der Figur 2d durch einen Pfeil 472 angedeutet.

Nachdem das Antriebszahnrad 470 in Eingriff mit der Zahnstange 44 gebracht wurde, wird durch eine entsprechende Ansteuerung des Elektromotors 47 die Zahnstange 44 nach unten gezogen, was in der Figur 2d durch das Bezugszeichen 473 angedeutet ist. Das Herunterziehen der Zahnstange 44 erfolgt dabei entgegen der Federkraft der Strafffeder 45, so dass die Strafffeder 45 bei einem Absenken der Zahnstange 44 unter eine Druckspannung gesetzt wird.

Wie sich der Figur 2d darüber hinaus entnehmen lässt, ist die Rastnase des Rastelementes 460 während des Herunterziehens des Umlenkelements 41 stets in Kontakt mit der Zahnstange 44; das Rastelement 460 ist daher derart ausgestaltet, dass es eine Abwärtsbewegung entlang der Pfeilrichtung 473 der Zahnstange 44 bzw. des Umlenkelements 41 nicht blockiert und keine störende Wirkung entfaltet. Lediglich in der Rückwärtsrichtung, also entlang der Pfeilrichtung des Pfeils 46b gemäß der Figur 2b blockiert die Rastnase des Rastelementes 460 die Zahnstange 44, so dass nach einem Abschalten des Elektromotors 47 die Zahnstange 44 in ihrer Position verbleibt. Selbst nach einem Wegschieben des Antriebszahnrades 470 entgegen der Pfeilrichtung 472 – also in Richtung Elektromotor 47 – bleibt die Zahnstange 44 in der durch das Rastelement 460 blockierten Position. Die Strafffeder 45 kann somit aufgrund der



rastenden Stellung der Rastnase des Rastelements 460 die Zahnstange und damit das Umlenkelement 41 nicht nach oben drücken.

5 Nachdem das Antriebszahnrad 470 wieder in Richtung Elektromotor 47 „zurückgeschoben“ wurde, befindet sich die Gurtumlenkeinrichtung 4 in der bereits im Zusammenhang mit der Figur 2a erläuterten Ausgangsposition.

10 Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass die höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung 4 vollständig reversibel ist, denn nach einem ersten Auslenken des Umlenkelementes 41 in vertikaler Richtung nach oben kann dieses durch den Elektromotor 47 in die ursprüngliche Anfangsposition zurückgestellt werden.

* * * * *

Bezugszeichenliste


1	Sicherheitsgurt
2	Gurtaufroller
3	Gurtendbeschlag
4	Höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung
5	Umlenkschnalle
6	Weiteres Umlenkelement
7	Gurtschloss
8	Pfeil
9	B-Säule
11	Ein Ende des Sicherheitsgurtes
 12	Anderes Ende des Sicherheitsgurtes
13	Beckenbereich des Sicherheitsgurtes
20	Umlenker
41	Umlenkelement
42	Träger
43	Pfeil
44	Zahnstange
45	Strafffeder
46	Arretierungseinrichtung
46a	Pfeil
46b	Pfeil
47	Elektromotor
 51	Schlosszunge
410	Führungselemente
460	Rastelement
471	Antriebswelle
472	Pfeil
473	Pfeil

Patentansprüche


1. Höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung (4) für einen Sicherheitsgurt (1) mit einem
5 den Sicherheitsgurt (1) umlenkenden Umlenkelement (41),

dadurch gekennzeichnet,

10 dass das Umlenkelement (41) mit einer Straffeinrichtung (44, 45, 47) in Verbindung steht, mit der sich der Sicherheitsgurt (1) straffen lässt.

- 
2. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die
15 Straffeinrichtung (44, 45, 47) derart ausgestaltet ist, dass sie das Umlenkelement (41) zum Straffen des Sicherheitsgurtes (1) im Wesentlichen vertikal nach oben zieht oder drückt.

3. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die
20 Straffeinrichtung (44, 45, 47) eine Strafffeder (45) aufweist, die zum Straffen des Sicherheitsgurtes (1) auf das Umlenkelement (41) einwirkt.

- 
4. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die
25 Strafffeder (45) durch eine Schraubenfeder gebildet ist.

5. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 3 oder 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die
30 Straffeinrichtung (44, 45, 47) einen Antriebsmotor (47) aufweist, mit dem sich die Strafffeder (45) unter eine vorgegebene Vorspannung setzen lässt.

6. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass der
35 Antriebsmotor (47) ein Elektromotor ist .

7. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Umlenkelement (41) in Verbindung mit einer Zahnstange (44) steht, in die ein Antriebszahnrad (470) des Antriebsmotors (47) zum Vorspannen der Straffeder (45) eingreift.

5

8. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Antriebszahnrad (470) auf einer Antriebswelle (471) befestigt ist, die entlang ihrer Antriebswellenachse verschieblich ist.

10

9. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Elektromotor (47) seitlich neben der Zahnstange (44) derart angeordnet ist, dass durch ein seitliches Verschieben der Antriebswelle (471) entlang der Antriebswellenachse das Antriebszahnrad (470) mit der Zahnstange (44) in Eingriff und umgekehrt außer Eingriff gebracht werden kann.

15

10. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Antriebswelle (471) im Wesentlichen senkrecht zur Längsachse der Zahnstange (44) steht.

20

11. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 9 oder 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass das seitliche Verschieben der Antriebswelle (471) elektrisch ansteuerbar ist.

25

12. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine elektromagnetische Verschiebeeinrichtung zum seitlichen Verschieben der Antriebswelle (471) vorhanden ist.

30

13. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche 8 bis 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen der Antriebswelle (471) und dem Antriebsmotor ein Getriebe angeordnet ist.

35

14. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Getriebeuntersetzung des Getriebes mindestens 1:100 beträgt.

- 5 15. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche 3 bis 14, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Straffeinrichtung (44, 45, 47) eine Arretierungseinrichtung (45) aufweist, die die Straffeder (45) im vorgespannten Zustand arretiert.

10

16. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 15, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Arretierungseinrichtung (46) elektrisch ansteuerbar ist.



- 15 17. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 16, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Arretierungseinrichtung (46) elektrisch entriegelbar ist.

20

18. Gurtumlenkeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Straffeder (45) eine Druckluftfeder ist.

19. Gurtumlenkeinrichtung nach Anspruch 18, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Druckluftfeder mit einer Pumpeneinrichtung in Verbindung steht, mit der sich die Druckluftfeder unter Druck setzen lässt.



* * * * *

Zusammenfassung

Die Erfindung bezieht sich auf eine höhenverstellbare Gurtumlenkeinrichtung (4) für einen Sicherheitsgurt (1) mit einem den Sicherheitsgurt (1) umlenkenden Umlenkelement (41).

Der Erfindung liegt bezüglich einer solchen Gurtumlenkeinrichtung die Aufgabe zugrunde, die Sicherheit eines durch den Sicherheitsgurt zu sichernden bzw. zu schützenden Fahrzeuginsassen zu verbessern.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass das Umlenkelement (41) mit einer Straffeinrichtung (44, 45, 47) in Verbindung steht, mit der sich der Sicherheitsgurt (1) straffen lässt.

Figur 1

FIG 1

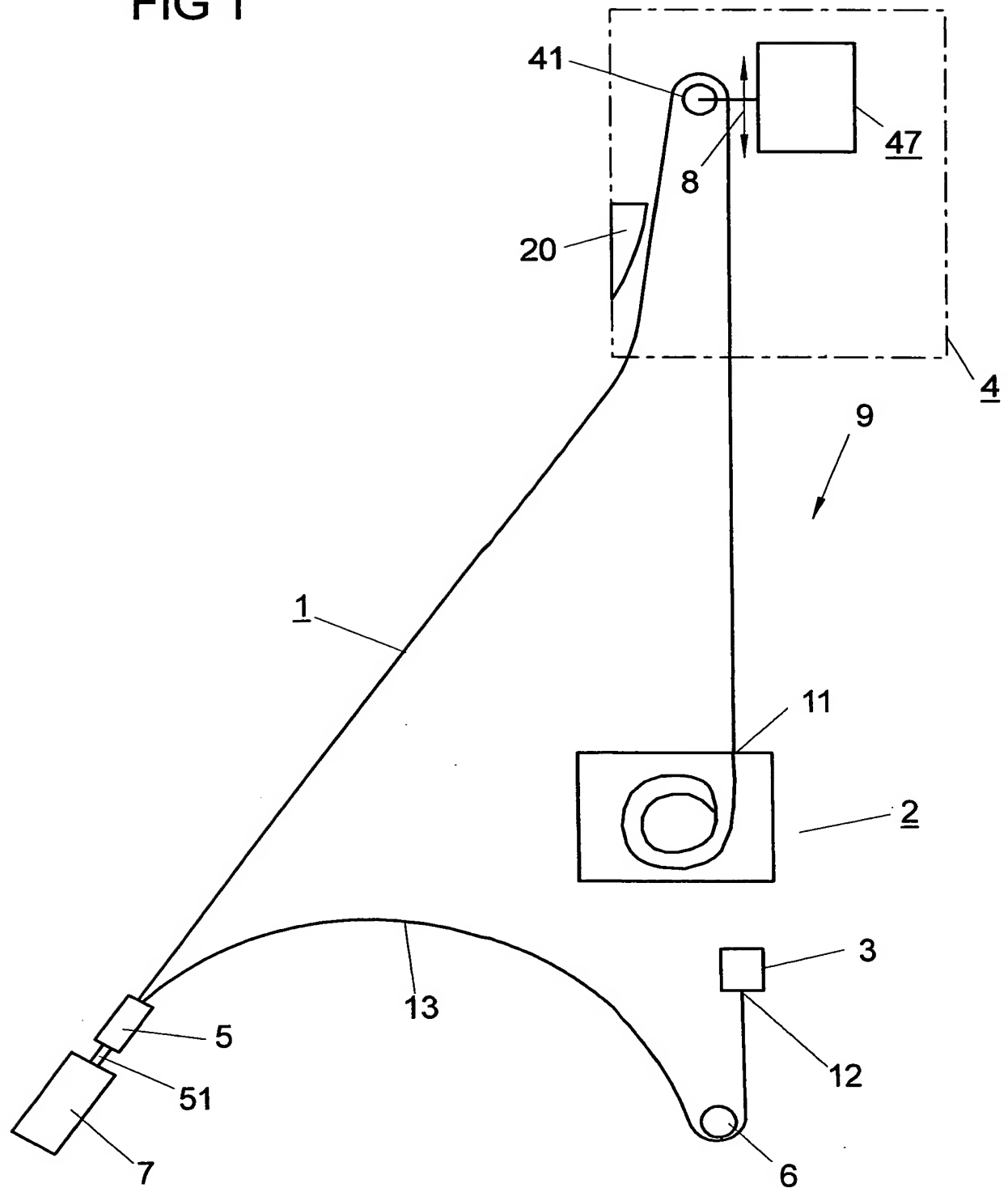


FIG 2D

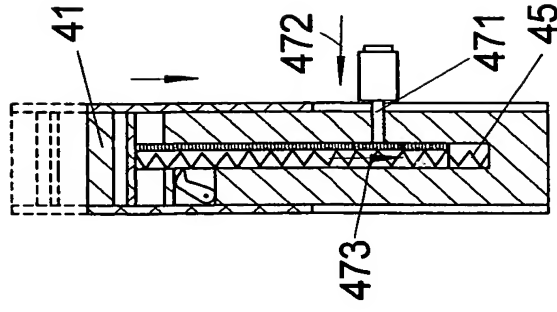


FIG 2C

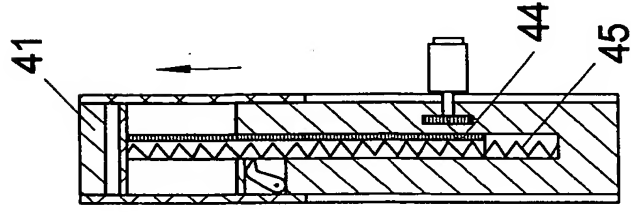


FIG 2B

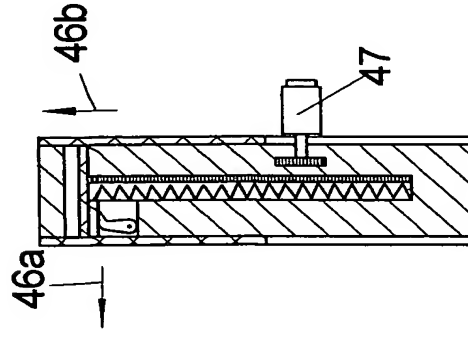


FIG 2A

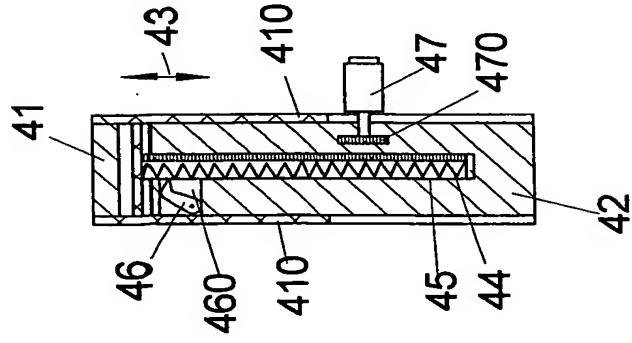


FIG 1

